

QUESTIONS D'ARGENT

SUR LES MARCHÉS

En attendant Greenspan

Tout le monde attend encore un signal clair du comité d'orientation des taux d'intérêt de la Réserve fédérale américaine qui se réunit demain. Les marchés financiers nord américains ont déjà escompté une hausse de 0,25 % soutient M. Jean Larroche, conseiller chez Nesbitt Burns. Une annonce aura un réel impact sur les cours boursiers seulement si Alan Greenspan annonçait une majoration de plus d'un quart de point.

Le frein est déjà bâti dans le système et si aucune hausse de taux n'est annoncée, ce sera une plus mauvaise nouvelle qu'une augmentation de 0,25 %, ajoute M. Charles Moreau, vice-président de Lévesque Beaubien Geoffrion à Québec.



Louis Tanguay

Le statu quo pourrait faire craindre aux investisseurs un manque de courage des dirigeants de la « Fed » au bout de tout un trimestre de préparation psychologique à ce changement.

24 FOIS LES PROFITS

Dans un marché où les actions se négocient à 23 ou 24 fois les profits des entreprises, les taux d'intérêt sont importants, note-t-il, mais une augmentation des taux de court terme n'est pas très grave puisque les actions doivent plutôt être comparées au taux d'intérêt de long terme.

On vient de vivre une période de test pour les nouveaux investisseurs, suite à une envolée à peu près constante depuis l'été, estime M. Marcel Côté, conseiller chez RBC Dominion valeurs mobilières à Québec.

Tous les secteurs de l'indice TSE 300 (en baisse de 2,4 % en une semaine) ont perdu du terrain, le pire étant celui de l'immobilier à -4,87 %, notent MM. Côté et Larroche.

Le secteur des banques et des services financiers, lui aussi sensible aux taux d'intérêt, a aussi subi une baisse de 3 %.

Mais, dit M. Moreau, le secteur bancaire est porté par une tendance de fond à caractère démographique. Et, avec de bons dividendes, ces titres peuvent être à accumuler sans trop d'hésitation sur faiblesse par des achats progressifs.

Même chose pour les sociétés de fonds mutuels et les compagnies d'assurance parmi lesquelles M. Moreau mentionne la société Great West.

Voir MARCHÉS en B2 ▶

La motoneige, une affaire de 1,1 milliard \$

RÉJEAN LACOMBE

Le Soleil

QUÉBEC—On aura beau décrier la motoneige et lui trouver les pires défauts, il n'en reste pas moins que cette petite machine inventée par J.-A. Bombardier, véhicule aussi de multiples vertus. Sur le plan strictement économique, la pratique de ce sport engendre des retombées directes de 1,1 milliard \$.

Selon une étude réalisée par la firme Zins Beauchesnes et associés pour le compte de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ), il faut greffer à cette somme, les investissements que les entreprises privées ont dû effectuer depuis les cinq dernières années. Au cours de cette période, ces entreprises spécialisées dans la location de motoneige, l'hébergement et la restauration, les stations services et la mise en place du réseau de pistes, ont investi 122 millions \$.

Malgré ces données, les spécialistes de Zins Beauchesnes soutiennent que « le potentiel touristique et économique

de cette activité reste encore sous-exploité » puisqu'un Québécois sur dix pratique ce sport.

En fait, la recherche identifie trois secteurs névralgiques qui bénéficient largement des retombées économiques de la pratique de ce sport. Ainsi, on fixe à 412 millions \$ les retombées directes des dépenses des motoneigistes lors d'excursions et de voyages.

La vente de motoneiges neuves au Québec entraîne quant à elle des retombées de 44 millions \$. Finalement, la fabrication de motoneiges et de surfaceuses injecte dans l'économie québécoise 625 millions \$.

On estime que pas moins de 955 000 personnes, soit 17,3 % de la population de 15 ans et plus, pratiquent ce sport. De plus, au Québec seulement, les amateurs achètent annuellement près de 19 000 motoneiges à un prix moyen qui joue autour de 7000 \$. « Ce qui équivaut, de préciser le rapport, à un chiffre d'affaires annuel de près de 135 millions \$ ».

À travers le monde, les entreprises spécialisées dans la fabrication de mo-



Une affaire de gros sous.

toneiges ont produit en 1996 plus de 250 000 véhicules. Au Québec seulement, Bombardier a fabriqué 75 000 unités, soit 30 % de la production mondiale. Cette production québécoise se traduit donc par un chiffre d'affaires de 600 millions \$.

Il faut ajouter à ces données, la fabrication de surfaceuses, ces véhicules destinés à l'entretien des sentiers. Pour

Bombardier, il s'agit là d'un chiffre d'affaires de 25 millions \$. Au seul chapitre de la fabrication de ces véhicules, plus de 3000 personnes ont déniché un emploi.

« Fait encore plus important, note l'étude, environ 80 % de cette production de 625 millions \$ est exportée hors Québec, soit une valeur de près de 500 millions \$, et 60 % est exportée à l'extérieur du Canada, soit près de 375 millions \$ ».

Les perspectives pour 1997-1998 sont prometteuses puisque chez Bombardier la production devrait atteindre 700 millions \$.

LE TOURISME

Mais, il n'y a pas que les Québécois qui arpentent annuellement les 30 000 kilomètres de sentiers de motoneige. Ils viennent de l'Ontario, des Maritimes et des États-Unis. On évalue leur nombre à 7251 personnes et 363 autres personnes les accompagnent.

Voir NEIGE en B2 ▶

L'AUTOMOBILE

La Lexus ES300 donne le goût des voitures de luxe

QUÉBEC—Lexus a passablement rehaussé la personnalité de la berline ES300, le modèle voué à une mission de séduction d'une nouvelle clientèle dans le monde des voitures de luxe. L'effort devrait être fructueux, d'autant plus que les prix ont été réduits.

Pour ajouter à sa division de luxe, Toyota lui a prêté la même mécanique très fiable de la Camry et quelques pièces de carrosserie, soit une contribution évaluée à quelque 30 % de l'ensemble de la ES300. Point de doute, le constructeur en a fait plus qu'une Camry



Marcel Collard

Collaboration spéciale

élevée au rang de nouvelle riche. Dans le guide Wilson's, le prix de base de la précédente berline démarrait dans les 46 000 \$. Malgré de nombreuses améliorations, la LS 300, année-modèle 1997, part dans les 43 000 \$, ce qui est de nature à servir sa cause.

Au pays, dans cette catégorie des petites voitures luxueuses, c'est la série 3 de BMW qui domine avec 4260 ventes, en 1996. Selon les chiffres rapportés par Canadian Auto World, avec seulement 1208 ventes, la ES300 est devancée dans l'ordre par la Toyota Avalon (2163), la Mercedes classe C (1929), l'Acura TL (1569), la Audi A4 (1347) et l'Acura CL (1226).

La situation est très différente chez les voisins américains où la ES300 renverse les rôles, avec des ventes de 47 773, soit environ 1000 de plus que la série 3 de BMW. Elle garde les autres à très bonne distance.

En 1997, quelques retouches ont modifié son apparence. Les stylistes ont raffiné les lignes, principalement sous l'aspect de l'aérodynamisme, donnant à la berline une image de luxe. La ES300 sait mettre en valeur une très belle silhouette, élégante et élancée.



La Lexus ES300 a un air splendide.

Le moulage des sièges améliore le confort. Côté gauche, le réglage électrique de la position de conduite s'adapte aux habitudes du conducteur et les coordonnées peuvent s'inscrire en mémoire.

Comme la plate-forme de la Camry, l'emplacement de la ES300 a été allongé de 50 mm (deux pouces), ce qui ajoute 32 mm (1,2 pouce) à l'arrière pour les jambes. Cela paraît à peine suffisant pour se sentir vraiment à l'aise. L'appui latéral des dossiers pourrait être corrigé pour améliorer le maintien des passagers aux deux places arrière, rendues plus accessibles par des

portières élargies.

Dans notre berline à l'essai, on trouve tout ce qu'il faut d'accessoires, incluant le téléverrouillage, le climatiseur automatique, le lecteur de disques compacts et de cassettes, les lève-glaces et les portières électriques. On peut ajouter le toit ouvrant et le mécanisme de suspension variable.

AUTRES INFORMATIONS

- Essai routier Page B3
- Fiche technique Page B3

L'Événement oeuf de Pâques

À la livraison de votre nouveau véhicule, piguez un oeuf de Pâques contenant entre 75\$ et 500\$ en argent.



Escort «LX» 1997

UN SEUL PRIX 199\$st par mois



Montcalm Automobiles Inc.
901, 1^{re} Avenue 529-2131
www.ford.ca/realite/Montcalm_Automobiles/Inc/

259\$st par mois le plan 24 mois

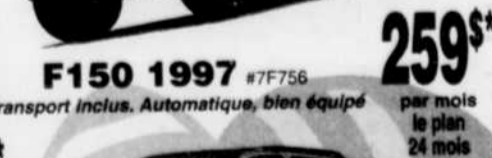


Mystique «GS» 1998
Automatique, climatiseur, groupe 320A

269\$st par mois le plan 24 mois



Windstar «GL» 1998
4 sièges capitaine, très bien équipée



F150 1997 #7F756

Transport inclus. Automatique, bien équipé

259\$st par mois le plan 24 mois



4 portes ou familiale
Transport inclus. Aucun dépôt de sécurité. Climatiseur, bien équipée.

Illustrations à titre indicatif

Taxe en sus. Comptant 1995\$ (Escort et F150) et 2995\$ (Mystique et Windstar) ou échange équivalent. Dépôt de sécurité et 1^{er} versement exigés au début du bail. Utilisation 24 mois, 36 000 km, 9¢ le km additionnel.

PARLONS FRIC

Martin énergise les REÉÉ

Nous poursuivons aujourd'hui la chronique de la semaine dernière. Rappelons qu'un retraité cherchait des moyens de réduire le fardeau fiscal découlant de la conversion de ses REER tout en avantageant ses deux petites filles. Comme nous lui avons expliqué, un des moyens à sa disposition est l'utilisation du Régime enregistré d'épargne-études (REÉÉ).



Jean Courchesne

Avec la collaboration de Pierre Juneau

Les mesures annoncées dans le dernier budget fédéral devraient donner davantage de tonus à cet abri fiscal mal connu et sous-utilisé. Il est fort à parier qu'au fil des ans, le REÉÉ prendra la place qu'il mérite comme outil de planification financière accessible à la famille. Examinons ensemble deux des modifications qui affecteront surtout les REÉÉ de type individuel.

LES DEUX PRINCIPALES MESURES

En faisant passer la cotisation maximale de 2000 \$ à 4000 \$ sans toutefois modifier le plafond global de 42 000 \$, le Fisc augmente significativement le potentiel d'accumulation de revenus dans le régime. Aussi, il permet même aux retardataires d'atteindre des résultats intéressants en l'utilisant.

Autre nouveauté: le parent souscripteur pourra sous certaines conditions recevoir lui-même le revenu accumulé dans le REÉÉ amenuisant les craintes

souvent formulées quant au risque de le perdre.

POURQUOI EST-IL SI PEU UTILISÉ ?

Pour simplifier le contenu de la chronique, rappelons brièvement quelques principes de fonctionnement d'un REÉÉ. Les lois fiscales permettent aux familles d'accumuler à l'abri de l'impôt (comme un REER) des sommes en vue du financement des études post-secondaires de leur enfant.

LE FISC

Le capital appartient toujours au souscripteur et peut être retiré sans conséquence fiscale. Quant aux revenus, ils peuvent être versés à l'enfant dans la mesure où il poursuit des études post-secondaires admissibles (cégeps, collèges, universités...). Dans le cas contraire, c'est là que le bât blesse si l'on peut dire... En effet, il existe une probabilité que les revenus soient perdus (régime collectif) ou versés à un établissement d'enseignement (régime individuel) sauf si un bénéficiaire peut être désigné à la satisfaction des trois parties impliquées (vous-même, le régime choisi et le Fisc).

Cette éventualité rebute plusieurs parents et les décourage bien souvent d'adhérer à un REÉÉ.

RETRAIT DU REVENU ACCUMULÉ

Pour effectivement minimiser le risque de la perte du revenu accumulé dans le REÉÉ, le budget fédéral propose qu'un montant total ou partiel puisse être transféré dans le REER du souscripteur jusqu'à concurrence de sa limite de cotisation permise. Cette somme devient de plus en plus importante dans plusieurs cas en raison de l'accumulation des cotisations REER

inutilisées depuis 1991.

Pour pouvoir bénéficier de cette mesure, nous devons remplir les deux conditions suivantes: tous les bénéficiaires ont plus de 21 ans et ne poursuivent pas d'études post-secondaires et le REÉÉ existe depuis au moins 10 ans.

Dans l'éventualité où le revenu du REÉÉ excéderait la cotisation maximale permise, l'excédent ou tout autre montant supérieur choisi par le souscripteur serait traité comme un revenu imposable. De plus, pour éliminer l'avantage d'utiliser le REÉÉ à d'autres fins, un impôt spécial additionnel de 20 % s'appliquera sur le revenu reçu.

LE FACTEUR TEMPS

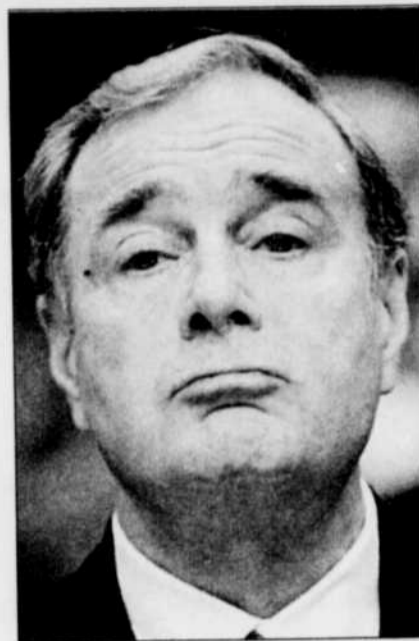
La majoration de la cotisation annuelle de 2000 \$ à 4000 \$ permettra aux familles qui disposent des moyens financiers suffisants d'accumuler des sommes plus importantes.

En cotisant le montant maximum à chaque année, ils atteindront plus rapidement le plafond global de cotisation de 42 000 \$ (11 ans au lieu de 21 ans) et pourront profiter davantage par la suite de l'effet du revenu composé. À un taux de 8 %, cet avantage se chiffrerait à approximativement 43 000 \$ sur une période de 21 ans.

De plus, cette possibilité accrue de cotisation jumelée à l'amélioration des règles de retrait devrait inciter certaines familles à reconsidérer leur position vis-à-vis de cet abri fiscal.

UN RÉGIME FISCAL AMÉLIORÉ

En conclusion, le REÉÉ représente une option avantageuse et plus souple qu'auparavant. Un outil pouvant permettre de payer des études avec de l'argent avant impôt mérite d'être examiné de très près.



Paul Martin

Il sera intéressant de voir si Québec harmonisera ses règles avec celles du Fédéral.

Bonne réflexion !

Consultez le site Internet du SOLEIL qui vous offre un accès interactif aux archives de la chronique Parlons fric et trouvez l'information dont vous avez besoin.

<http://www.lesoleil.com/fric>

POUR NOUS REJOINDRE

NDLR: Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables, Jean Courchesne, c.g.a., et Pierre Juneau c.a., représentant en épargne collective au Groupe financier Concorde, répondent à celles qui sont adressées à :

Parlons Fric
Journal LE SOLEIL
925, Chemin St-Louis
Québec
G1K 7J6

Fax: 686-3429

MARCHÉS

Les banques, un bon choix

Suite de la B 1

Dans le même sens, M. Côté souligne que les banques méritent d'être choisies avec soin en vue de récompenses en deuxième moitié d'année.

Il recommande de conserver des liquidités importantes pour profiter de meilleurs prix d'achat au cours des prochains mois. Il parle en attendant de secteurs qui passent mieux à travers les périodes difficiles comme les transports avec par exemple Laidlaw, les communications, par exemple Québecor et l'énergie en mentionnant Renaissance Energy et Canadian Natural Ressources.

PÉTROLE ET GAZ

Le secteur des pétroles et gaz est d'ailleurs celui qui a le moins perdu de valeur au Canada, la semaine dernière (-0,14 %).

M. Larocque parle même d'effervescence sur le marché du pétrole où l'acquisition de Wascana Energy par Canadian Occidental Petroleum a de meilleures chances que jamais de se réaliser.

Au chapitre des titres de haute technologie, le NASDAQ a perdu 10 % de sa valeur maximale atteinte le 22 janvier. Même chose indique M. Côté, mais en une semaine, pour Newbridge Network.

Cette dernière est toutefois, avec Northern Telecom et Hummingbird Communications, parmi les compagnies dont les valeurs fondamentales sont intactes et qui peuvent être envisagées comme placement à long terme.

Le secteur des biotechnologies a été lourdement frappé au Canada, note M. Moreau, le titre de Biochem fléchissant même sous les 60 \$ à un moment donné. Mais, cette baisse lui fait suggérer d'envisager sérieusement des actions comme Theratech, Diagnostics et Laboratoires AETerna comme opportunités d'achat en fonction d'un horizon de deux ou trois ans.

Parmi les situations particulières, M. Côté suggère de surveiller le titre de Maax, après un fractionnement de ses actions approuvé vendredi et compte tenu de l'élan de la construction résidentielle aux États-Unis et au Canada qui crée des conditions favorables à son expansion. M. Moreau garde pour sa part dans sa mire Québecor et Bombardier en pensant à un éventuel repli de l'ordre de 10 %.

M. Larocque observe pour sa part attentivement le vote cette semaine des actionnaires de Avenir sur l'acquisition projetée de Repap. Selon les indications du marché, les chances que la transaction réussisse ou échoue sont d'environ moitié-moitié, mais, dans un cas comme dans l'autre c'est Avenir qui s'en tirera le mieux, à son avis.

Côté suggère de surveiller le titre de MAAX

NEIGE Clients d'outremer

Suite de la B 1

Elles injectent dans l'économie un total de 18 millions \$

On retrouve aussi les motoneigistes d'outremer qui pratiquent ce sport au Québec presque exclusivement sur une motoneige louée. On estime qu'ils injectent au Québec 37 millions \$. Le coût moyen de leur voyage est de 1564 \$ soit presque le double du coût moyen d'un voyage effectué par un motoneigiste nord-américain.

On précise que le nombre de motoneigistes français, d'autres pays européens et des États-Unis qui effectuent une excursion de motoneige au Québec atteint présentement près de 30 000 personnes.

La location de motoneige est également devenu une véritable petite mine d'or. Elle génère des retombées directes de plus de 31 millions \$ annuellement.

DISCOURS SUR LE BUDGET

Le document comprend le discours sur le budget lui-même ainsi que les annexes techniques qui viennent appuyer le contenu du discours.

Budget 1997-1998
Discours sur le budget et renseignements supplémentaires
2-551-17227-X 18,95 \$
Also available in English
2-551-17288-8 18,95 \$

Vente et information:
Chez votre libraire

Librairie
Les Publications du Québec
PLACE LAURIER, Sainte-Foy
2740, boul. Laurier, 3e étage
(418) 651-4202
Internet: <http://doc.gouv.qc.ca>

Télécopieur:
(418) 643-6177
1 800 561-3479

Téléphone:
(418) 643-5150
1 800 463-2100

En vente le 25 MARS de 16h à 18h

Québec

PUBLICATIONS • INTERNET • INTRANET • MULTIMÉDIA • RÉSEAUTIQUE • CONNECTIVITÉ • COMMERCE ÉLECTRONIQUE • MONTAGE VIDÉO • LOGICIELS

DÈS DEMAIN!

SIAQ SALON INFORMATIQUE/AFFAIRES DE QUÉBEC

3 GRANDES ALLOCUTIONS

MARDI 25 MARS	MERCREDI 26 MARS	JEUDI 27 MARS
10h00 LES SUBVENTIONS DU FONDS DE L'AUTOROUTE DE L'INFORMATION EN 97	10h00 QUÉBEC, UNE RÉGION BRANCHÉE SUR LE MONDE	10h00 LE FINANCEMENT DES PROJETS : créativité, rigueur et endurance.

UNISYS iSTAR TELAV

- Participez à plus de 60 CONFÉRENCES sur les nouveautés et les grandes tendances.
- Découvrez la puissance des RÉSEAUX INTRANETS avec Novell, MEI Division Conseil et AMI-Microage le MARDI 25 MARS à 9h00.
- Visitez le Pavillon «QUÉBEC, UNE RÉGION BRANCHÉE!» sur l'utilisation stratégique des nouvelles technologies de l'information.
- Découvrez les meilleurs outils internet au THÉÂTRE MICROSOFT.
- Comparez les plus récentes solutions comptables à CONFRONTATION '97 présenté par l'Ordre des Comptables Agréés du Québec, le MERCREDI 26 MARS à 10h00.
- Venez prendre conseils dans les divers PAVILLONS THÉMATIQUES de nos exposants.
- Participez gratuitement à l'un ou plusieurs des 12 SÉMINAIRES D'UNE DEMI-JOURNÉE animés par les experts.

25 26 27 MARS 97 CENTRE DES CONGRÈS DE QUÉBEC

MARDI 25 11h à 18h
MERCREDI 26 11h à 20h
JEUDI 27 11h à 18h

(Notez que plusieurs activités débutent à 9h00)

IMAGERIE NUMÉRIQUE • ALIMENTATION ÉLECTRIQUE • MONTAGE VIDÉO • SOLUTIONS MULTI-PLATES-FORMES • BASES DE DONNÉES • ÉDITION

Le suicide tue, le silence aussi

Du 24 mars au 24 avril, laissez parler votre coeur, donnez:
1-900-565-0510\$ 1-900-565-0515\$ 1-900-565-0520\$

Pour tout autre don: 0-418-683-0933 (à frais virés)

une collaboration: GRAPHISY-OR LE SOLEIL

L'AUTOMOBILE

ESSAI ROUTIER

Une mécanique fiable

MARCEL COLLARD
Collaboration spéciale

QUÉBEC — Sans avoir le cœur d'une athlète, la Lexus ES300 déploie une grande vitalité et sait compenser par une mécanique fiable et un comportement très sain.

Elle n'a pas de quoi se targuer d'une conduite vraiment sportive, sans toutefois être dépourvue d'agrément. Elle sait se reprendre par un rendement remarquable et une grande fiabilité qui plairont à la clientèle cible se situant surtout dans la cinquantaine.

La mécanique tourne paisiblement. Les motoristes ont raffiné le moteur V6, 3 litres, à double arbres à cames, prélevé dans la Camry. L'engin se montre capable de produire 200 CV, 12 de plus que le moteur d'origine et son couple passe à 214 li-pi, 11 de plus, ce qui améliore légèrement sa tenue dans les accélérations.

Au plan mécanique, la berline se compare à ses concurrentes, d'une cylindrée équivalente (2,8 et 3 litres), dont la puissance se situe dans les environs de 200 CV.

Les ingénieurs ont éliminé le choix des modes puissance et économie qu'on pouvait sélectionner en appuyant sur un simple bouton. À la place, une transmission automatique à quatre vitesses, commandée par l'électronique, gère automatiquement le passage entre les rapports en s'adaptant aux variations de l'accélérateur.

Le comportement de la berline tient de la qualité des grandes classiques. Rien à envier aux voitures plus chères en ce qui concerne le velouté du roulement. Elle offre l'option d'une suspension AVS (Adaptative Variable Suspension) qui s'ajuste aux préférences du conducteur. Une petite commande rotative module le niveau de fermeté et de souplesse des amortisseurs. La différence peut sembler difficile à percevoir.

Cette année, Lexus inscrit un nouveau système antipatinage en équipement de série. Il régularise le roulement en diminuant la puissance. Il in-



L'intérieur de la ES300 est un peu sombre.

tervient par le freinage pour réagir au moindre signe du patinage appréhendé des roues motrices (avant), transmis par les capteurs dans les virages et sur pavés glissants.

De plusieurs façons, la rigidité accrue de la carrosserie réduit au minimum les bruits et les vibrations. Des retouches apportées à l'avant de la voiture ajoute à la quiétude dans l'habitacle et corrigent l'aérodynamique, ce qui se traduit également par une économie de carburant. À cela, s'ajoute l'allègement du poids de la voiture d'environ 32 kg.

Contrairement aux Camry vendues en Amérique, construites dans le Kentucky, dans une proportion de 100% pour le Canada et 80% pour les États-Unis, la ES300 est importée des usines japonaises.

Dans sa catégorie, la berline se vend

à un prix très comparable. Lexus a su respecter la mesure pour la maintenir

dans une échelle de prix très acceptable. Elle porte ses signes de richesse malgré une certaine modestie et sa fiabilité est établie. Voilà pourquoi elle s'impose dans la liste des choix logiques d'une voiture de luxe.

L'AMÉNAGEMENT

L'intérieur désole un brin. Une sellerie, une planche de bord et des commandes noires assombrissent la qualité de l'accueil. Seule la voûte du pavillon diffère et atténue le côté sombre de la finition.

Et encore, c'est un gris foncé. Quelques centimètres carrés de plaqué-bois doivent ajouter une touche de luxe et réchauffer le décor. C'est vraiment trop peu. Les concepteurs pourraient peut-être faire un petit effort pour éclaircir l'intérieur en utilisant mieux la palette des couleurs pour décorer l'habitacle.

Toutefois, la qualité de la finition et de l'assemblage compense la sévérité de l'ensemble. Et c'est impeccable.

Les commandes regroupées au centre du tableau de bord sont bien identifiables, à la portée de la main. Les porte-gobelets sont tirés de l'accoudoir central, mais l'emplacement est fort mal choisi, dans l'axe des mouvements du coude droit du conducteur.

Bonne idée dans l'aménagement de l'espace, le changeur six disques com-

FICHE TECHNIQUE	
MODÈLE ESSAYÉ : LEXUS ES300	
Prix:	de base: 42 960 \$ essai: 47 790 \$ (transport et préparation inclus)
Catégorie:	berline
Versión offerte:	une seule
Construit au:	Japon
Concurrents:	Infiniti 30, Catera, Mercedes C280, Audi A4, Acura TL, BMW série 3, Millenia, Maxima, Volvo 850
Moteur/Alimentation:	V6, 3l, 200 cv, injection multipoint séquentielle
Roues motrices:	traction
Boîte de vitesse:	auto 4 rapports
Suspension:	indépendante
Direction:	à crémaillère
Freins:	à disque (ABS)
Poids:	1495 Kg
Consommation:	8 à 12,3 litres/100 km (Transports Canada)
Pneus:	P205/65R15
Garantie:	4 ans / 80 000 km
POUR	
Moteur doux Fiabilité Comportement Silhouette	
CONTRE	
Intérieur sombre	

pects est dissimulé dans la partie supérieure du coffre à gants, sans pour autant encombrer le volume utile de rangement.

LE COURRIER DE L'AUTO

Q. Récemment, j'ai fait changer un cardan sur mon auto. Est-ce qu'il aurait été préférable de changer les deux en même temps ?

R. Il n'est pas plus nécessaire de changer les deux, lorsqu'un seul est brisé, qu'il est nécessaire de vous placer les deux jambes dans le plâtre lorsque vous vous en êtes cassé une. Toutefois, il est bon de profiter de la réparation pour inspecter l'autre cardan. Le garagiste concentre alors son attention sur le protecteur en caoutchouc ainsi que sur le jeu qui pourrait exister à chacune des extrémités du cardan. Enfin le mécanicien pourrait également lubrifier le joint du cardan. Signalons qu'une des meilleures façons de conserver longtemps un cardan consiste à éviter de faire patiner les roues, surtout si elles sont tournées. Par ailleurs, en passant dans une accumulation de neige, il peut arriver qu'un morceau de glace déchire le protecteur de caoutchouc. La fissure pourra permettre au lubrifiant de s'échapper, ce qui réduira la durée de vie du cardan. Il faut donc vérifier l'état du protecteur à l'occasion.

Q. Auriez-vous l'obligeance d'expliquer ce qu'est l'overdrive sur une voiture à transmission automatique. J'aimerais savoir quand l'utiliser et à quelle vitesse aussi, si on peut s'en servir pour compresser à basse vitesse sans conséquence.

R. L'overdrive, ou en français la surmultiplication ou la surmultipliée, joue le même rôle pour une transmission automatique que la cinquième vitesse pour une boîte manuelle à cinq rapports. «L'overdrive» sert en fait à faire baisser de 800 à 1000 tours/minute environ, le régime du moteur lorsque la voiture a atteint sa vitesse de croisière. La surmultiplication, en permettant au moteur de tourner moins vite, engendre une diminution de la consommation d'essence, du bruit et de l'usure du moteur. La surmultiplication devrait être utilisée à des vitesses d'autoroute ou à partir de 70-80 km/h. En l'utilisant en conduite urbaine ou lorsque la vitesse de la circulation augmente et diminue conti-

nuellement, vous risquez de l'engager et de la désengager sans arrêt, ce qui est, d'une part, désagréable, et, d'autre part, non souhaitable pour la longévité de la transmission. Avec toute transmission dotée d'une surmultiplication, il faut éviter le chevauchement, 3e à 4e et 4e à 3e, en désengageant la surmultiplication, soit par le biais d'un bouton réservé à cet usage, soit en plaçant le levier sur la lettre «D» et non sur le «D» entouré d'un rond. En ce qui concerne la compression, nous devons vous signaler que la surmultiplication est la dernière vitesse qui pourrait produire de la compression puisque sa vocation est en fait à l'opposé. D'autre part, il est déconseillé, et inutile en général, de compresser autant avec une boîte automatique que manuelle. Seulement lorsque vous descendez une longue côte en tirant une lourde charge, pourriez-vous utiliser la compression et ce non pour ralentir votre véhicule, mais pour maintenir la vitesse peu élevée que vous aurez eu la sagesse de prendre AVANT de descendre la côte. En ce faisant, vous pourriez permettre aux freins de moins chauffer. Donc, la compression sert à maintenir une vitesse peu élevée et non à ralentir ou perdre de la vitesse.



Q. Mon auto aura bientôt 130 000 km au compteur. Qu'est-ce qu'on considère comme acceptable comme consommation d'huile à ce kilométrage ?

R. La consommation d'huile est un phénomène qui, idéalement, doit être analysé cas par cas puisque chaque constructeur possède ses propres normes. Plusieurs facteurs peuvent influencer la consommation d'huile dont la température, la pression atmosphérique, le pourcentage d'humidité, le système d'alimentation de carburant, etc. Pour établir une règle générale, nous pouvons dire que lorsqu'un moteur consomme plus d'un litre d'huile par 800 à 1000 km, il s'agit de consommation excessive et il serait temps d'y voir. Cette règle s'applique à quelques nuances près à un quatre, un six ou à un huit cylindres.

OÙ EST l'auto mystère

LE SOLEIL

GRAND PRIX

UN ENSEMBLE CINÉMA MAISON JVC

À GAGNER CHAQUE SEMAINE

2 FORAITS WEEK-END au Manoir St-Sauveur

Tous les coupons devront être déposés au quotidien Le Soleil, 925 chemin St-Louis ou postés à: Concours "OÙ EST L'AUTO MYSTÈRE?", à l'attention de Le Soleil, C.P. 15180, Québec (Québec), G1K 7X2.

Voiture 1 - modèle Voiture 2 - modèle
 Concessionnaire Concessionnaire
 Date de la visite Date de la visite

Nom
 Adresse
 Ville Code postal
 Tél. rés. bur.

Les coupons ne sont pas cumulatifs pour les tirages hebdomadaires.

UN ENSEMBLE CINÉMA MAISON JVC
 Téléviseur JVC 27", magnétoscope JVC Hi-Fi, centre de commande audio-vidéo JVC, lecteur 5-CD, lecteur de cassette, 2 enceintes acoustiques, meuble audio. Valeur: 3000\$.
 Tirage le 13 mai à 14h, parmi tous les coupons reçus durant les 8 semaines de promotion.

CONCESSIONNAIRES PARTICIPANTS

LM 659, boul. St-Joseph, Québec 623-5471	CHRYSLER 2025, rue Jean-Talon Sud Sainte-Foy 682-2025	Maximal Automobiles 901, 1re Avenue Québec 529-2131	INFINITI 5055, boul. des Gradini Québec 528-2525	MARLIN CHEVROLET-OLDSMOBILE 2145, rue Jean-Talon Sud Sainte-Foy 688-1212
Qualier 2000, rue Jean-Talon Nord Sainte-Foy 687-2525	CHAREST FORD 1350, rue Jean-Talon Nord Sainte-Foy, (ancien St-Joseph) 687-3566	FOURNIER CHEVROLET GEO OLDSMOBILE Intersection boul. de la Capitale et Pierre-Bertrand 687-5170	SATURN Ste-Foy 3330, rue Watt (ancien Québec et Charvet) Sainte-Foy 653-1312	MAISONNEUVE 38, rue Maisonneuve 47, boul. René-Lévesque Est, Québec 529-8135
ACADIA SUBARU Autoroute de la Capitale sortie Pierre-Bertrand, Québec 681-6000	Vachon SUBARU 1093, boul. Vachon Nord sortie Pierre-Bertrand 387-7510	LÉVVIS SUBARU 4980, boul. de la Rive-Sud Lévis 833-1960	Option SUBARU 2505, Henri-Bourassa Charlebois 648-9518	Rinfret Auto Inc. 5355, boul. de la Rive-Sud Lévis 833-2133
ROBERGE NISSAN 6964, boul. Sainte-Anne L'Ange-Gardien 822-1975	Ste-Foy Toyota 2777, du Versant Nord, Sainte-Foy 658-1340	LE SOLEIL		GOSSSELIN ST-NICOLAS 831-2050

Hyundai veut s'associer avec Peugeot, en Chine

SEOUL (AFP) — Hyundai Motor Co., le plus important constructeur automobile sud-coréen, veut entrer dans le capital de l'usine franco-chinoise Peugeot de Guanzhou, dans le cadre de son programme d'expansion en Chine, a annoncé un porte-parole de la compagnie.

Hyundai a récemment déposé une demande auprès des autorités chinoises pour remporter une offre de participation de 22% dans le partenariat franco-chinoise, relançant la compétition

entre divers candidats internationaux.

« Un aboutissement éventuel de cette offre permettra à Hyundai de contourner les sévères restrictions en vigueur en Chine et de pénétrer sur le marché automobile chinois très prometteur », a précisé le porte-parole.

La participation de 22%, proposée par le français Automobiles Peugeot, est convoitée par le japonais Honda, l'américain Ford et l'allemand BMW, a-t-il rappelé.

Les sociétés Honda, Ford et BMW rêvent aussi de cette alliance

LE CONSEIL DU CAA

Les fuites lentes

Le fait que de l'air s'échappe lentement des pneus est bien souvent causé par un obus de valve desserré ou défectueux. Pour vérifier le fonctionnement de l'obus,

mettez de l'eau savonneuse sur la valve. Si vous observez des bulles, l'obus est soit desserré ou défectueux et il sera nécessaire de le resserrer, ou de le remplacer.

EUROPE

Les problèmes de Renault relancent les spéculations d'alliances

PARIS (AFP) — Les difficultés de Renault, qui a annoncé ses premières pertes depuis dix ans, ont relancé en France les spéculations sur d'éventuels rapprochements entre constructeurs européens, pour mieux affronter la baisse du marché automobile et la concurrence asiatique.

Le premier ministre, Alain Juppé, a estimé que des regroupements entre groupes français et européens étaient « indispensables ». L'ancien président de la République Valéry Giscard d'Estaing a pour sa part recommandé un rapprochement entre PSA (Peugeot Citroën) et Renault, les deux grands constructeurs français.

En revanche, le président de Renault, Louis Schweitzer, a estimé qu'une fusion de ces deux groupes « générerait, pour l'un comme pour l'autre, ou peut-être plus pour l'un que pour l'autre, des pertes de parts de marché dont les conséquences seraient graves ».

Le marché européen des voitures particulières neues, qui avait progressé de près de 7% l'an dernier, devrait stagner cette année tandis qu'en France une baisse de 10% est attendue en 1997.

Dans ce contexte, un analyste français estime qu'« il y a quatre millions

d'unités de surcapacités en Europe, l'équivalent d'un constructeur généraliste de trop ».

Les groupes automobiles européens seront en outre confrontés à la fin du siècle à la chute complète des barrières qui limitent pour l'instant la concurrence japonaise ou coréenne.

Pour les analystes, des restructurations en Europe sont indispensables. Ils n'excluent pas de nouvelles fermetures d'usines, petites ou anciennes, une fois calmé le tollé déclenché par l'affaire de l'usine belge de Renault-Vilvorde.

Ils ne prévoient pas en revanche de fusions entre les grands constructeurs généralistes, car elle les contraindrait à sacrifier

beaucoup plus d'usines et à tailler davantage dans les effectifs: « aucun des constructeurs n'est dans une situation assez grave en Europe pour le moment », estime Keith Hayes, analyste chez Goldman Sachs à Londres.

Les constructeurs préfèrent les « opérations ponctuelles » plutôt que la concentration, souligne Klaus-Juergen Melzner à la Deutsche Bank.

Une fusion comme celle de Renault et PSA aurait en outre des conséquences « sanglantes » sur le plan social, estime un autre analyste à Paris.

L'Europe livre quatre millions d'autos en trop...

EN BREF

Le marché de l'auto reprend

Le marché de l'automobile donne des signes d'une reprise, selon ce qu'on a pu constater au 16e Salon international de l'auto de Québec. Quelques concessionnaires rapportent que les visiteurs semblaient plus prêts à faire l'acquisition d'un nouveau véhicule. Le directeur de la corporation, M. Jean-Guy Bégin, fait le même constat, rappelant que le parc automobile avait vieilli et qu'il se situait dans les alentours de sept ans. Les salles de montre sont habituellement plus achalandées dans les jours qui suivent le salon. Cette année, malgré la concurrence de trois ou quatre autres événements, notamment le Salon national de l'habitation, celui de l'automobile a attiré 46 757 visiteurs, 1000 de plus que l'an dernier. Cependant, explique M. Bégin, les dates de certains événements concurrents seront mieux synchronisées l'an prochain. M.C.

MONTREAL Centre de recrutement

Un centre de recrutement du personnel a été mis sur pied par la Corporation des concessionnaires d'automobiles de Montréal pour répondre aux besoins des concessionnaires. Le centre sera au service des quelque 400 concessionnaires des régions de Montréal, du Richelieu et des Laurentides qui emploient près de 15 000 personnes. Il pourra combler rapidement les besoins dans toutes les catégories d'emplois, du directeur de service au débosseleur, en passant par les représentants et les secrétaires. La sélection sera rigoureuse puisque les candidats devront franchir plusieurs étapes, à partir du questionnaire de présélection, les entrevues, ainsi que les tests d'aptitudes techniques ou professionnelles. « La corporation a pris les devants. Elle n'a attendu l'aide ou l'approbation d'aucune instance gouvernementale avant de passer à l'action, à l'heure où l'on requiert de l'entreprise privée qu'elle assume sa part de leadership social » affirme le président de la corporation, M. Gilles Richard. Les candidats peuvent postuler un emploi en écrivant au bureau de la corporation, 2335, rue Guénette, Saint-Laurent, H4R 2E9, ou par télécopieur, au 514-337-4003. On peut aussi répondre au questionnaire sur Internet, au <http://www.ccam.qc.ca>. Au bureau de la Corporation des concessionnaires de la régionale de Québec, M. Jean-Guy Bégin relate que le projet est en préparation. M.C.

Archives prêtées

Ford fait le prêt permanent de documents à l'Université de Windsor, comprenant des lettres patentes signées par Henry Ford et des livres où sont inscrites les expéditions d'automobiles et pièces produites à son usine de Windsor vers divers pays du monde. Les documents ont été trouvés, il y a un an, dans des boîtes poussiéreuses non identifiées par trois employés de la compagnie qui jetaient de vieux classeurs entreposés dans une usine qui s'appretait à fermer. Ford avait alors demandé à un conservateur professionnel de cataloguer et de restaurer les documents. M.C.

Usine Ford ISO

L'aluminerie de Ford Canada, à Windsor, est l'une des cinq usines de pièces automobiles de la compagnie, en Amérique du Nord, à répondre à la norme internationale ISO 14 001 en matière d'environnement. Comme l'usine de montage de Oakville, l'usine de moteurs de Lima, en Ohio, l'usine de transmissions de Van Dyke, au Michigan, et l'usine de composants électroniques North Penn, de Lansdale, en Pennsylvanie, l'aluminerie de Windsor a été choisie pour mettre à l'essai le « système environnemental ». Il existe cinq autres usines Ford en Europe qui ont aussi obtenu la même certification. L'application des normes très strictes de gestion de l'environnement requiert une surveillance et une amélioration de tous les instants, précise un communiqué de la compagnie. M.C.

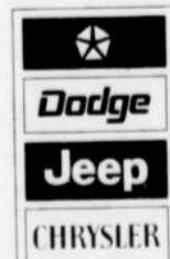
Jeep! Jeep!



Arrêtez-vous! Et entrez voir les magnifiques Jeep® TJ, Cherokee et Grand Cherokee. En effet, André et Daniel Simard sont très heureux de vous annoncer l'arrivée de toute la gamme Jeep®, qui vient s'ajouter aux lignes Chrysler, Dodge et camions Dodge.

Cet ajout s'inscrit dans notre volonté de toujours vous offrir le meilleur, tant au niveau technique qu'au niveau du service à la clientèle. Mieux répondre à vos besoins, pour votre plus grande satisfaction, telle est notre philosophie.

Car, chez nous, c'est le client d'abord.



Jeep est une marque déposée de Chrysler Canada Ltée.

30 ans avec Jeep Eagle

30 ans

Vente Service Pièces
30 ans avec Plymouth Chrysler
Expérience
Choix...
Service de qualité
Personnel compétent



STP-FOY PLYMOUTH CHRYSLER

JEOP EAGLE CAMION DODGE
2025, rue Jean-Jolien Sud (Charest Ouest)
682-2025

Taxes en sus



Cirrus LX 1996

• Siège conducteur électrique • 6 cyl. • Climatisé
• Leve-vitres électriques • Verrouillage électrique des portes • 9945 km

23 229\$*

Éligible au rabais Chrysler: 1500\$

DES DÉMONSTRATEURS À BON PRIX

Aussi disponibles: Neon • Voyager • Intrepid • Grand Cherokee



Talon ESI 1996

• Radiocassette • Roues magnésium 16" • Moteur 2 L, arbre à double came en tête • Transmission manuelle 5 vitesses • 9700 km

21 495\$*

Éligible au rabais Chrysler: 750\$

La nouvelle Jaguar: puissance et élégance

STEVE MERTL
Canalarte

Les Jaguars ont toujours été une affaire de cœur plus que de raison.

Les voluptueuses voitures sport XK-120 et XK-150 des années 50, les E Type ou XKE sexy des années 60, même les berlines sport ont gagné des adeptes en suggérant qu'elles étaient autre chose qu'une technologie stérile sous une carrosserie élégante.

Mais l'idylle a connu des moments difficiles lorsque la qualité de fabrication de Jaguar a commencé à se détériorer et que tous les acheteurs sauf les inconditionnels se sont éloignés. Pis encore, les voitures elles-mêmes commencèrent à perdre de l'intérêt.

Jaguar reprit vie vers la fin des années 80, mais ne s'affirma vraiment à nouveau que lorsque Ford Motor fit l'acquisition du fabricant anglais et le transforma de fond en comble.

Grâce à son expérience, Ford fut en mesure d'améliorer la qualité du produit tout en réduisant les coûts. Les ressources financières et techniques de Ford permirent à Jaguar de mettre au point de nouveaux modèles qui s'avèrent indispensables.

REMPLACEMENT ATTENDU

Le premier est un modèle de remplacement très attendu pour le coupé sport et le cabriolet XJS datant d'il y a 21 ans. Même si ce n'est pas le retour espéré de la E Type, la XK8 est tout ce qu'une Jaguar devrait être: moderne, tout en conservant des liens avec ses devancières.

La XK8 n'a cependant rien d'un prix de consolation. Notre essai du cabriolet XK8 qui, à 97 900, coûte environ 15 000 \$ de plus que le dernier modèle



La Jaguar XK-8 constitue une excellente mise à jour de la classique grande dame.

XJS, laisse prévoir que les conducteurs ne seront pas déçus. Ce n'est pas une voiture pour les promenades du dimanche après-midi.

Le design de la XK8 évoque le passé sans pour autant le recycler. On reconnaît certaines particularités de la E Type sur le pare-brise avancé, surtout sur le nez, même si seuls les conducteurs des provinces où les plaques d'immatriculation sont facultatives à l'avant pourront vraiment les apprécier.

Le cabriolet a un profil bas, même lorsque le toit est relevé. Cela risque de ne pas se produire souvent, car le

toit entièrement automatique se rétracte en environ 20 secondes. Il peut être actionné lorsque le véhicule atteint 15 km-h puisqu'il ne requiert aucune assistance manuelle.

Un crochet rappelant une pince de crabe au-dessus du pare-brise saisit le toit et le maintient en position bloquée lorsque le mauvais temps menace.

Si vous n'êtes pas amateur de plein air, le coupé XK8 a l'avantage de coûter 8000 \$ de moins et à 3670 kilos, il est plus léger que le cabriolet d'environ 200 kilos.

Le cuir caramel et les garnitures en noyer de l'habitacle rendaient notre

voiture très invitante. Les sièges baquets avant étaient confortables et offraient un meilleur support que ceux de la XJS. La banquette arrière est à peine plus qu'une belle étagère pour déposer des colis.

Les commandes et les instruments de bord ont été complètement révisés et respectent les critères ergonomiques actuels. Les cadrans auxiliaires placés au centre auraient pu être mieux réglés pour accommoder le conducteur.

Au cœur de la XK8 se trouve le premier moteur V8 jamais conçu pour une Jaguar, un quatre litres en alliage d'aluminium avec quatre soupapes par cylindre, produisant 290 chevaux et 284 livres-pieds de couple. Jaguar

affirme qu'il ne nécessitera aucun entretien autre que les changements d'huile et filtre pendant les 160 000 premiers kilomètres.

Il n'a jamais semblé faire d'efforts pour soutenir la masse de 1,8 tonne de la XK8. Associé à une nouvelle transmission automatique à cinq rapports, il ne paraissait pas aussi puissant que les V8 américains, mais offrait une excellente flexibilité à bas et à moyen régime.

La conduite était étonnante pour une voiture relativement lourde. La direction à crémaillère, bien qu'un peu légère, était précise et réagissait rapidement.

La suspension entièrement indépendante et une distribution de poids presque uniforme rendaient la XK8 très prévisible sur les routes sinueuses, même sur la chaussée mouillée. Même si ce n'est pas une Mazda Miata, la XK8 ne regimbe pas lorsqu'on lui en demande.

Il faut souligner la qualité des pneus Pirelli P Zéro de 17 pouces, qui offraient une excellente adhésion. Le contrôle de traction et les freins à disques ABS ajoutent encore à l'impression de sécurité que l'on ressent dans ce véhicule.

Bien qu'elle ait emprunté son châssis à la XJS, la XK8 donne l'impression d'être plus solide. Même avec le toit baissé, le cabriolet ne faisait entendre aucun des grincements ou craquements qui affligeaient sa devancière et certaines rivales.

Les amateurs de Jaguar peuvent pousser un soupir de soulagement. La XK8 est une voiture impressionnante et comme elle semble fiable, elle annonce sans doute le retour de la marque dans l'arène des sportives.

EN BREF

MISSISSAUGA

Exposition de voitures classiques

Le Club de voitures antiques et classiques du Canada sanctionnera un concours d'élégance de voitures des meilleurs millésimes qui ont marqué l'histoire des 100 dernières années. Cette première exposition de classe mondiale aura lieu du 8 au 11 mai, au Centre international, 6900, Airport Road, Mississauga, Ontario. L'exposition est lancée par Wynnn's Canada et le magazine Carguide. Les bénéficiaires seront versés à la Société des timbres de Pâques qui célèbre son 75e anniversaire. Il faut téléphoner à Alan McPhee ou Donna Allen, au bureau de Carguide, au 905-842-6591 pour obtenir une formule d'inscription. M.C.

SAINT-RAYMOND

Nouveau centre de carrosserie

Quatre concessionnaires automobiles se sont associés pour ouvrir le Centre de carrosserie de Saint-Raymond, au 846, Côte joyeuse, ce qui leur a permis d'acquérir des équipements à la fine pointe de la technologie et offrir une meilleure qualité. Automobiles Dalton (Ford-Mercury), Germain St-Raymond (Chevrolet-Geo-Oldsmobile), Luxoto (Hyundai) et Saint-Raymond Plymouth-Chrysler (Jeep-Eagle) ont adopté une bannière commune ProColor. Le centre a été inauguré mercredi. M.C.

18 ans et



«Donnez du sang.»

Info-Collecte

(418) 650-7230 1 800 761-6610

LÉVIS SUBARU
4980, boul. de la Rive-Sud
Lévis
833-1960

OPTION SUBARU
2505, Henri-Bourassa
Québec
648-9518

VACHON SUBARU
1093, boul. Vachon Nord
Sainte-Marie de Beauce
387-7510

ACADIA SUBARU
Boul. de la Capitale
Sortie Pierre-Bertrand
Québec
681-6000



SUBARU OUTBACK

OUTBACK
1997

399\$*
PAR MOIS

Équipement
complet



Photo à titre indicatif.



SUBARU.

L'atTraction intégrale™

- Transmission automatique
Roue de type «mag»
- Traction intégrale (4x4)
Régulateur de vitesse
- Freins ABS à 4 circuits
Banquette arrière rabattable, divisée 60/40
- Climatiseur
Lave-glace et verrouillage à commande électrique
- Coussins gonflables
Chaîne stéréo AM/FM, lecteur de cassette,
4 haut-parleurs
- Porte-bagages
Sièges et miroirs chauffants.
- Phares antibrouillard
Appuie-tête arrière



* Les mensualités de 399\$ s'appliquent à la Subaru Outback 1997 en vertu d'un contrat de location de 36 mois, moyennant un versement initial de 1750\$ ou échange équivalent. Taxes, transport et préparation en sus. Allocation de 20 000 km par année, sujet à l'approbation de crédit. Pour un temps limité seulement.

C'EST BIEN VRAI LE PRINTEMPS EST À NOS PORTES

Votre sympathique concessionnaire Nissan.

VOUS OFFRE



ALTIMA GXE 1997
299\$ par mois*
Location 36 mois

Location 36 mois

Climatiseur, boîte automatique, transport et préparation INCLUS



QUEST XE 1997
379\$ par mois**
Location 36 mois

Location 36 mois

Climatiseur, boîte automatique, transport et préparation INCLUS



MAXIMA GXE 1997
399\$ par mois*** Location 24 mois

Climatiseur, boîte automatique, transport et préparation INCLUS

* ALTIMA
Dépôt de 960\$ ou échange équivalent, premier versement et dépôt de garantie de 350\$.
Taxes et immatriculation en sus. Jantes en alliage, léger supplément. Valeur garantie de 14 203,26\$.

** QUEST
Dépôt de 990\$ ou échange équivalent, premier versement et un dépôt de garantie de 450\$. Taxe et immatriculation en sus. Boîte automatique, ensemble agrément et commande électrique. Valeur garantie de 16 804,28\$.

*** MAXIMA
Dépôt de 2000\$ ou échange équivalent, premier versement et dépôt de 450\$, taxes et immatriculation en sus. Boîte automatique et ensemble agrément.
Valeur garantie de 21 112,64\$. Limite de 60 000 km, frais de 0,08\$ le kilomètre excédentaire.
Sous réserve de l'approbation du service du crédit.

Photos à titre indicatif seulement.

ROBERGE NISSAN
6964, boul. Ste-Anne, L'Ange-Gardien
822-1475

Garantie 3 ans ou 100 000 km

OPINIONS

LE QUOTIDIEN DE LA CAPITALE

Président du conseil d'administration PIERRE DES MARAIS II
Président et Éditeur GILBERT LACASSE
Rédacteur en chef GILBERT LAVOIE
Directeur de l'édition J.-JACQUES SAMSON
Directeur de l'information ANDRÉ FORGUES

ÉDITORIAL

F. Tavenas, un recteur pour Laval

Certains membres de la communauté universitaire de Laval s'insurgent facilement contre toute apparence d'ingérence dans leurs affaires. Aussi seront-ils étonnés, voire choqués, du soutien accordé en cette page à la candidature de François Tavenas comme prochain recteur.

Mais voilà, le choix d'un recteur pour la plus vieille université francophone nord-américaine dépasse les intérêts strictement universitaires. En pleine crise des finances publiques, au coeur d'un processus de reconfiguration du réseau d'enseignement supérieur au Québec, dans une capitale un peu paresseuse qui doit d'urgence se convertir à une économie libérée du fardeau gouvernemental, le recteur de l'université Laval joue un rôle clé dans notre société.

Cinq personnes sollicitent le poste, et un collège électoral formé de 134 membres fera son choix la semaine prochaine, le 2 avril. Le candidat étudiant Sébastien L.-Côté a fait valoir avec justesse que lui et ses collègues ne se considèrent pas comme des « clients », mais comme des partenaires à part entière de l'université. Cela ne le fera pas gagner, mais que son appel soit entendu!

L'anthropologue Serge Genest, de son côté, dispose d'une base politique trop faible, à l'université, pour espérer tirer les marrons du feu. La vraie lutte se joue entre les trois autres candidats, tous professionnellement de très haut calibre. Une typologie rapide donnerait le portrait suivant: Jacques Desautels, littéraire, se propose comme le porte-voix de la communauté, Michel Pigeon, ingénieur, comme son rassembleur et François Tavenas, également ingénieur, comme son organisateur.

Le recteur parfait accomplirait toutes ces besognes à la fois. M. Tavenas transporte avec lui une besace bien chargée. Il connaît Laval pour y avoir fait carrière. Il a vu aussi autre chose, lui qui oeuvre à l'université McGill depuis huit ans comme vice-président responsable, notamment, du financement, des relations avec le gouvernement et des liens avec le secteur privé. Le contexte actuel et ce que l'on peut prévoir sur un horizon à moyen terme exigent un recteur capable de gérer lui-même les affaires de l'université et intéressé à le faire.

Le candidat Tavenas reconnaît que Laval et McGill incarnent des traditions et des philosophies fort différentes. Mais tous les candidats s'entendent sur une politique de décentralisation des pouvoirs, à Laval, comme voie de sortie de la crise actuelle. François Tavenas enrichira le campus de son expérience concrète, en sachant jusqu'où il peut aller dans cette voie avant d'endommager le tissu social universitaire.

Il tire également de son passage à McGill une enrichissante expérience de relations avec le secteur privé. L'université n'est pas à vendre au plus offrant, elle doit conserver son âme. Ce qui ne l'empêche nullement d'étaler ses retombées économiques sur le milieu ambiant et de tisser des relations d'affaires productives avec ceux de ses chercheurs qui bifurqueront vers l'entreprenariat.

MM. Desautels et Pigeon illustrent, plus que M. Tavenas, la pondération habituelle du monde universitaire et la recherche d'un consensus le plus étendu possible. Mais les défis qui attendent Laval à court terme dépassent les enjeux universitaires traditionnels.

Certains agissent comme s'il suffit de faire le dos rond en prétendant que le gouvernement comprendra de lui-même l'ampleur des malheurs qu'il impose aux universités. Une telle attitude mène à l'impasse. Il faut agir, et rapidement. Chaque universitaire peut identifier sans se fatiguer une série d'abus et de gaspillages — dans le département voisin! M. Tavenas, plus que ses rivaux, saura débusquer les zones d'ombres.



Raymond Giroux
rgiroux@lesoleil.com



CHRONIQUE POLITIQUE

De quoi Bernard Landry a-t-il peur?

Bien joué! Le ministre des Finances était préoccupé par l'exode des capitaux. Il avait demandé à Jean Campeau d'étudier des mesures de redressement. Certains, craignant des recommandations « ayatollesques », ont coulé des rumeurs farfelues à un journaliste complaisant. Les présidents de Chambre de commerce se dirent « outrés ». Le ministre prit peur. Et ne fit rien...

C'est comme ça qu'au rythme de 28 milliards \$ pour les fonds mutuels, de 60 milliards \$ pour les caisses de retraite, de six milliards pour les sociétés d'assurances, l'épargne québécoise enrichit des courtiers de Toronto et participe au développement de l'Ontario.

« On ne va tout de même pas ériger une barrière autour du Québec, qui ferait fuir les capitaux », proteste Michel Audet, de la Chambre de commerce du Québec, qui a pourtant oeuvré au ministère des Finances. Justement, cher rigolo, les capitaux sortent déjà et il y en a, de mur, autour du Québec! Sauf qu'il est placé du mauvais côté de la frontière et que ce sont les institutions financières de l'Ontario qui l'ont dressée: comment expliquer que les Québécois souscrivent quatre milliards de primes à des sociétés d'assurances ontariennes, mais que les Ontariens souscrivent 146 millions \$ à des sociétés québécoises; que les Québécois placent 17 % de leurs fonds mutuels dans des valeurs ontariennes, mais les Ontariens 1,7% dans des valeurs québécoises. Vive la liberté de mouvement des capitaux! chantent les amateurs du Mouvement Desjardins et leurs thuriféraires des Chambres de commerce.

« Il y a des détours d'argent peut-être inutiles, qui va ailleurs et qui revient, et qui pourrait s'investir directement dans l'économie québécoise et notamment dans les obligations du gouvernement », disait pourtant Bernard Landry à l'Assemblée nationale, après la publication de l'accablant dossier de l'Action nationale sur « La déportation québécoise ».



Michel Vastel
mvastel@lesoleil.com

Le Québec est coincé: l'article 121 de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, en particulier, lui interdit probablement de contrôler les mouvements de capitaux. Le Québec perd donc aux deux extrémités des régimes d'épargne-retraite:

* il accorde un généreux report d'impôt pour toute contribution à ces régimes, mais les fonds ainsi accumulés sont investis en dehors du Québec. Le Canada impose un réinvestissement de 80 % dans son économie, mais le Québec, qui supporte la moitié du coût des mesures fiscales, ne peut récupérer une partie équitable de ce 80 %;

* une bonne partie des fonds accumulés dans les régimes de retraite seront dépensés à l'étranger, en Floride par exemple, et la province ne récupérera pas les impôts différés. Pire encore, lorsqu'un Québécois quitte définitivement la province, ce qui n'est pas rare de nos jours, il part avec son épargne bien sûr, mais aussi avec les impôts qu'il doit à la province!

Tout le monde s'entend — du ministre des Finances au président de la Bourse de Montréal, à Jean Campeau lui-même — pour dire que des mesures coercitives de contrôle de l'épargne ne sont ni souhaitables ni possibles dans le cadre constitutionnel actuel.

Il ne faut pas oublier, cependant, que le crédit d'impôt pour contribution à un régime de retraite est un privilège et non un droit. Le gouvernement serait tout à fait justifié de poser des conditions à l'exercice de ce privilège comme le Canada le fait d'ailleurs. Le Québec peut aussi offrir un

régime fiscal préférentiel à ceux qui s'installent à Montréal pour gérer ces épargnes.

Mais il y a encore plus simple, un régime, auquel Jacques Parizeau avait donné sa bénédiction, et dont Bernard Landry a négocié la valeur (contre rémunération d'ailleurs) avec le Mouvement Desjardins. Il s'agit d'un nouveau « Régime d'Assurance-Vie et Santé » (RAVIES), similaire à un Régime enregistré d'épargne retraite. Gérée par une ou des institutions financières québécoises, cette épargne serait dépensée dans des services médicaux ou des médicaments disponibles au Québec, plutôt que dans des condominiums et des centres d'achat de la Floride, comme c'est le cas avec les REER.

Ce projet d'épargne-santé, conçu par le Groupe Vaugois pour lequel Bernard Landry a agi comme consultant, existe depuis 1994, a failli être « piraté » par le Mouvement Desjardins, puis adopté par le Parti québécois comme élément de son programme électoral, et recommandé au ministre par un cadre supérieur des Finances le 1er mai 1996.

L'idée doit avoir du bon puisque le président Bill Clinton et le Congrès américain l'ont lancée de façon expérimentale pour 750 000 personnes aux États-Unis! On a calculé qu'au Québec, un régime d'épargne-santé aurait des retombées immédiates de 10 milliards \$ et susciterait la création de 50 000 emplois.

Alors, qu'est-ce qui empêche Bernard Landry de créer ce nouveau régime enregistré d'épargne plus discipliné que ces REER qui enrichissent les institutions financières du Canada anglais ou les promoteurs immobiliers de la Floride et du Mexique? Se pourrait-il qu'il le tienne en réserve pour renflouer les filiales mal gérées du secteur des assurances du Mouvement Desjardins?

« Bernard Landry est impliqué dans un véritable concubinage politique avec Claude Béland, au détriment des intérêts du Québec », prétend un courtier qui a formellement porté ces accusations aux bureaux du premier ministre et du chef de l'Opposition officielle.

Serions-nous tous des menteurs ?

Rarement aura-t-on vu le livre d'un journaliste créer un tel boucan... Le Syndrome de Pinocchio*, signé André Pratte et publié la semaine dernière aux Éditions du Boréal, a choqué les membres de l'Assemblée nationale.

Le livre accuse les politiciens d'être une bande de menteurs et les journalistes d'être leurs complices. Il n'en fallait pas plus pour déranger tout ce petit monde.

Il est bien évident que le mensonge existe en politique. Il est tout aussi vrai que les journalistes reproduisent régulièrement certains mensonges des



Gilbert Lavoie
NOTES DE LECTURES

politiciens, même lorsqu'ils savent que ce n'est pas la vérité. C'est que le mensonge, lui aussi, devient parfois nouvelle.

Mais dans son « Essai sur le mensonge politique », André Pratte va plus loin. Sous sa plume, tout devient mensonge. À un point tel qu'il faut se demander s'il n'a pas menti un peu, ou à tout le moins « charrié considérablement » pour étayer sa thèse.

Selon lui, l'homme politique ment parce « qu'il est convaincu que la vérité sera mal reçue par les électeurs ou par son parti, qu'elle lui fera rater l'objectif qu'il cherche à atteindre. »

Ainsi, tout devient mensonge: paquer une assemblée politique, dissimuler ses ambitions politiques, taire son opinion, sourire lorsqu'on a de la peine...

« En politique, donc, le mensonge est de mise, affirme Pratte. De cette coutume découle un corollaire: ceux qui, par naïveté, fidélité à leurs idéaux ou intérêts mal compris, disent les choses telles qu'elles sont, sont traités en parias. »

La thèse est appuyée par de nombreuses anecdotes, dont certaines incitent à la réflexion. Ainsi, le député libéral Thomas Mulcair raconte s'être toujours demandé pourquoi, devant

les tribunaux, on demandait aux témoins de jurer de dire « la vérité, toute la vérité, rien que la vérité. » « Depuis que je suis en politique, ajoute

« Ceux qui, par naïveté, fidélité à leurs idéaux ou intérêts mal compris disent les choses telles qu'elles sont sont traités en parias »

Mulcair, j'ai compris que dans ce milieu-là, ce sont trois choses bien différentes. » Il a raison. Pratte fait valoir le côté paradoxal du règlement parlementaire qui interdit aux députés et ministres de s'accuser d'avoir menti. On peut s'accuser de pires crimes, aux communes ou à l'Assemblée nationale, sans encourir de poursuites. On est protégé par l'immunité parlementaire.

re, mais il est interdit, sous peine d'expulsion, d'accuser un autre député d'avoir menti. C'est bizarre tout de même.

Le syndrome de Pinocchio déçoit au niveau des conclusions. À écouter André Pratte, il faudrait presque légiférer la vérité et le mensonge. Il faudrait, en démocratie, en faire un droit fondamental du citoyen et, par conséquent, un devoir absolu des gouvernements. L'idéal est noble, mais le raisonnement un peu simpliste.

* Pratte, André. Le Syndrome de Pinocchio. Éditions du Boréal.

Le livre déçoit au niveau des conclusions

DOSSIERS

L'histoire sans fin de l'OTS

« Il semble que les derniers fidèles réagissent aujourd'hui encore en fonction de leur logique perverse », écrivent les auteurs du dernier ouvrage sur la tragédie



NDRL — Les événements survenus samedi soir, à Saint-Casimir, à l'Ouest de Québec, alors que cinq autres personnes reliées à l'Ordre du Temple solaire sont mortes, étaient-ils prévisibles ? Ils étaient même faciles à anticiper, selon certains.

Dans un ouvrage paru récemment chez « Libre Expression », trois journalistes européens soutenaient que l'OTS était encore bien enraciné au Québec, et ils évoquaient l'hypothèse que d'autres membres de la secte s'adonnaient aux mêmes rites funèbres qui ont maintenant conduit aux suicides ou aux meurtres de 74 personnes depuis 1994 au Québec, en Suisse et en France.

Monique Giguère, qui s'est intéressée depuis quelques années aux activités de l'OTS, avant même les premiers suicides collectifs d'ailleurs qui ont fait connaître la secte, avait préparé la semaine dernière une recension du plus récent volume écrit sur L'Ordre du Temple solaire.

■ QUÉBEC — Le mystère s'épaissit autour des « suicidés » de l'Ordre du Temple solaire (OTS). Quand éclatent à quelques heures d'intervalle les incendies de Morin Heights, Cheiry et Salvan le 4 octobre 1994, sept personnes sont mortes depuis 24, 48 et jusqu'à 96 heures. À Cheiry, le Québécois Robert Falardeau a été exécuté le 2. Albert Giacobino et sa compagne, Marie-Lou Rebaudo, ont rendu l'âme le même jour : lui étouffé, elle assassinée. À Salvan, Élie Di Mambro, le propre fils de Jo, a été expédié dans l'au-delà dans la journée du 3. Et à Morin Heights, les victimes de la première heure, les trois Dutoit, attendent depuis le 30 septembre que la police découvre leurs corps mutilés. Ce sont les « traîtres ».

Dans le dernier ouvrage paru sur la tragédie de l'Ordre du Temple solaire publié à Montréal chez « Libre Expression », les auteurs, trois journalistes, Arnaud Bédard de l'hebdomadaire suisse L'illustré, de Lausanne, Gilles Bouleau et Bernard Nicolas, de TF1, soulèvent une foule de questions embarrassantes sur la façon dont les juges d'instruction suisses ont mené leur enquête.



Monique Giguère

La crémation des éléments du décor du sanctuaire de Cheiry ordonnée par le juge André Pillar 48 heures à peine après la découverte des corps et l'inscription « À ne pas joindre au dossier » placée en travers du procès-verbal de l'interrogatoire du chef d'orchestre Michel Tabachnik, le 7 octobre 1994, les laissent particulièrement perplexes. Aux enquêteurs suisses et canadiens, ils reprochent d'être allés un peu « vite en besogne ».

« Dès la découverte des 23 corps de Cheiry, il est évident qu'il y a eu mise en scène, soutiennent les trois auteurs. Des victimes ont été déplacées après leur mort, une fillette a été découverte nue sous sa cape de templeier. Tout semble indiquer que les assassins ont maladroitement tenté de faire croire à un ultime rituel avant le Transit de tout le groupe vers Sirius. »

La révélation la plus étonnante et la plus paradoxale de ce livre tient dans une courte note publiée en annexe que l'on croit rédigée à la hâte par Joselyne Di Mambro, sous la dictée de son mari Jo, quelques heures à peine avant leur propre mort.

« Suite au tragique transit de Cheiry, nous nous désolidarisons totalement du comportement barbare et aberrant du docteur Luc Joutret. Prenant la décision d'agir de sa propre autorité, il a transgressé notre Code d'Honneur et est la cause d'un véritable carnage qui aurait dû être un transit effectué dans l'Honneur, la Paix et la Lumière. Ce départ ne correspond pas à l'éthique que nous défendons face à la postérité », condamne le billet.

Voilà donc le mot lâché, « carnage », et l'assassin en chef nommé : le beau docteur Joutret en personne, qui ira pourtant mourir le lendemain à Sal-

van avec son accusateur in extremis Jo Di Mambro. Ces deux-là seront les derniers à partir, autour de minuit le 4 octobre. Joël Egger, le bras armé de Joutret et l'assassin des Dutoit à Morin Heights, sera sans doute le dernier des derniers à « transiter » puisque c'est lui qui déclencherà, avant 1 h le 5 octobre, les systèmes de mises à feu télécommandés par téléphone.

Mais Bédard, Bouleau et Nicolas sont sceptiques : « Joël Egger et Luc Joutret ne furent certainement pas les seuls exécuteurs du carnage de Cheiry », supputent-ils, avant de s'interroger sur une petite Ford Fiesta rouge aperçue autour de 8 h 30 le matin du 3 octobre descendant précipitamment de la ferme de Cheiry. Les meurtriers du Vercors, les policiers Jean-Pierre Lardanchet et Patrick Rostan, étaient-ils de la partie ? On ne le saura jamais, regrettent les auteurs, qui ne comprennent pas les enquêteurs helvétiques d'avoir remis en liberté les Vuarnet, Lardanchet et Rostan après le premier massacre, sans les obliger à s'expliquer sur leurs versions des faits.

À Cheiry, les cadavres portent tous des traces de balles, sauf trois : deux purs et durs de l'OTS, Camille Pilet et Renée Pfæhler, présumément consentants. Le troisième, c'est Albert Giacobino, à qui Joutret a infligé le châtiement du « traître » pour avoir voulu récupérer son argent et quitter la secte. Il a été découvert à plat ventre sur un lit, la tête recouverte d'un sac-poubelle en plastique, dans une chambre verrouillée au premier étage de la ferme. Au contraire des autres victimes, il n'avait absorbé aucun poison.

Robert Falardeau, professionnel au ministère québécois des Finances mais Grand Maître au sein de l'Ordre du Temple solaire, a lui aussi connu le sort du « traître » pour avoir supplanté Joutret à la tête de l'Ordre et voulu mettre de l'ordre dans les finances de la secte. Arrivé en Suisse le 1er octobre, il sera abattu froidement dès le lendemain de trois balles de calibre .22, dont une dans le dos. Quelques heures plus tôt, il avait confié à un ami français au téléphone :



Les journalistes ont assailli les policiers lors d'un point de presse tenu devant les lieux du drame à St-Casimir, hier.

« Il se passe des choses ici. Je ne comprends plus rien du tout. » Exécuté dans le petit bureau jouxtant la salle des Agapes, il fut traîné par les pieds jusque dans la salle du Seuil, révélaient les auteurs.

Dans une entrevue accordée au SOLEIL 19 mois avant sa mort, dans la foulée du scandale sur l'achat d'armes pour l'OTS, Falardeau, qui avait témoigné sous le couvert de l'anonymat, avait effrontément menti en affirmant que les Delorme, Vinet et Joutret avaient quitté l'Ordre, et en niant l'existence de gourous au sein de l'organisation.

Sur la mort de la journaliste Joce-Lyne Grand'Maison, l'enquête des trois scribes n'apporte guère de faits nouveaux, sinon quelques détails sur sa rencontre avec le « bel homéopathe » en 1983. « Dans ses rapports avec les reporters, Luc Joutret réussit parfois des coups de maître. Il parvint, une fois au moins, à séduire la journaliste chargée de rédiger un article sur lui », écrivent-ils avant de raconter les efforts répétés de Joce-Lyne Grand'Maison pour diffuser des reportages sur son ami Joutret. « Cape dorée, elle mourra à Cheiry de deux balles dans la tête », précisent-ils dans une note de bas de page.

Le « droit de cuissage cosmique » de Luc Joutret ne se serait pas borné aux femmes. Son charme agit aussi sur les hommes. Parmi eux, le millionnaire Camille Pilet. Mais il en est un autre soupçonné d'avoir été plus qu'un ami pour Joutret.

Dans une autre note de bas de page, les auteurs indiquent qu'à la fin des années 80, au Canada, Luc Joutret aurait également entretenu des rapports

ambigus avec Jean-Pierre Vinet. Au dire des témoins de l'époque, Vinet était en adoration devant Joutret, totalement subjugué par l'homéopathe.

Les journalistes soulèvent une foule de questions embarrassantes sur la façon dont les juges suisses ont mené leur enquête

Les deux, raconte-t-on, se disaient tout et s'appelaient à n'importe quelle heure du jour et de la nuit.

Avec les Québécois Cécile et Martin Germain, de Québec, Carole Cadoqui, la dernière maîtresse de Luc Joutret, Pauline Lemonde et sa fille, Annie Brunelle Egger, Jean-Pierre Vinet a été retrouvé carbonisé à Salvan. Comme tous les cadavres du canton du Valais, à l'exception de celui d'Élie Di Mambro, son corps ne portait aucune trace de balle ou de violence. On pense qu'il est mort d'une surdose d'alcool et de médicaments, « un cocktail mortel sans doute prescrit par son ami Luc Joutret ». Son corps n'a été réclamé par aucun membre de sa famille, pas plus que celui de sa compagne Pauline Lemonde.

Outre Hydro-Québec via Vinet, Luc Joutret aurait aussi réussi, selon les auteurs, à prendre dans sa nasse l'Université du Québec où il donna un séminaire sur le stress et le burn out. « L'Université du Québec n'émettra aucune réserve sur sa collaboration avec le curieux Dr Joutret », constatent les auteurs.

VIVANT AU QUÉBEC

Au moment de l'enquête, le nombre d'adeptes de l'OTS a été estimé à 573. Vingt-trois sont morts à Cheiry, 25 à Salvan, cinq à Morin-Heights et 16 dans le Vercors, 14 mois plus tard,

pour un grand total de 69. Ce qui en laisse au-delà de 500 et fait dire aux auteurs que la tragédie du Vercors n'a peut-être pas mis fin à la sinistre épopée du Temple solaire.

« Il semble que les derniers fidèles réagissent aujourd'hui encore en fonction de leur logique perverse, écrivent-ils. Les rumeurs circulent toujours, principalement au Québec. Seule certitude, confirmée par la police canadienne : des adeptes se sont retrouvés après le massacre du Vercors, tous les vendredis, dans une auberge des Laurentides. Ils envisageaient un grand rassemblement au solstice d'été, quel que part autour de la ville de Québec : une salle de près de 200 places avait même été aménagée dans ce but dans une vaste villa retirée. Mais les filatures exercées plus ou moins discrètement à ce moment-là par la Sûreté du Québec contrarièrent leurs plans... »

Les deux gourous, Joutret et Di Mambro, ne sont pas partis sans laisser de descendants. Luc Joutret a au moins un fils vivant, Vincent, né en 1983, et Di Mambro en a trois : Bernard, Virginie et Cyril. Parmi les autres personnes vivantes qui ont côtoyé gourous et victimes de l'OTS, il y a la

Le « droit de cuissage cosmique » de Joutret ne se serait pas borné aux femmes ; son charme agit aussi sur les hommes

Québécoise Marie-France P., la deuxième épouse de Joutret, Roger Giguère, l'époux-couverture de Dominique Bellaton morte à Salvan, la femme de Robert Falardeau, de Charlesbourg, les enfants de Martin et Cécile Germain, le conjoint de Joce-Lyne Grand'Maison, Paul Audsley, et bien sûr Hermann Delorme, auteur de Crois et Meurs dans l'OTS.

La théorie des Bédard, Bouleau et Nicolas est que, derrière le rideau de fumée des hologrammes, Di Mambro et Joutret avaient d'autres Maîtres.

Merci à nos commanditaires et collaborateurs maîtres :

- ACADÉMIE DU SAVOIR
- AESAL
- FSA
- LE SOLEIL
- CAA
- Les caisses populaires Desjardins
- Multi-Projet
- SSQ

Ne manquez pas le **bateau**

Dernier embarquement : 7 avril 1997

Pour réservation et informations :

FORUM MARKETING GRAND PRIX PUBLICITÉ

Les sacs gonflables tuent plus d'enfants qu'ils n'en sauvent

■ WASHINGTON (AP) — Les sacs gonflables sont au coeur d'une polémique aux États-Unis: ils tueraient plus d'enfants qu'ils n'en sauvent. Selon des statistiques de l'administration américaine, les sacs situés côté passager tuent en effet un enfant pour cinq personnes qu'ils sauvent lors d'accidents.

À l'occasion d'un forum organisé par le Bureau national de la sécurité des transports (NTSB), le père d'une petite fille tuée par un sac a ainsi lancé un vibrant appel à l'administration américaine, pour qu'on renonce aux coussins d'air d'urgence du côté passager. « Il n'y a rien de plus important que la vie d'un enfant », a plaidé Albert Ambrose.

Frances, la fille de cinq ans, de cet habitant de Nashville (Tennessee), a été tuée en septembre dernier par un « airbag » qui s'est gonflé lors d'un accident survenu à vitesse réduite.

38 MORTS

Or, selon la Sécurité routière américaine (NHTSA), au moins 38 enfants ou bébés, et 24 adultes, ont été tués par des



Les sacs sont pourtant soumis à des tests depuis belle lurette.

airbags lors d'accidents similaires. Une étude récente de l'administration américaine montre que les « airbags » ont augmenté de 33% le risque de mortalité des enfants dans les accidents de voiture. Les « airbags » ont cependant sauvé 189 passagers depuis 1986, selon des estimations du gouvernement, et plus de 1800 conducteurs.

M. Ambrose appelle ainsi à ce que les sacs du côté passager soient retirés « jusqu'à ce qu'ils ne soient plus dangereux pour les passagers, quelque soit leur âge ou leur taille ». Vendredi, l'administration a donné le feu vert aux constructeurs automobiles pour installer des sacs gonflables moins puissants dans les nouveaux véhicules.

Les sacs sauvent des vies, mais protègent mal les enfants

À la recherche de l'auto du XXIe siècle

(Canatexte) — Le troisième millénaire approche à grands pas et l'automobile a déjà plus d'un siècle, puisqu'elle a eu officiellement 100 ans en 1985.

A-t-elle beaucoup évolué depuis tout ce temps ?

Au point de vue technologique, nous utilisons encore le moteur Otto à combustion interne mis au point alors que Sir John A. MacDonald était premier ministre du Canada. Le plan de base d'une automobile moderne n'étonnerait sans doute pas tellement un automobiliste de la fin de l'époque victorienne.

La dynamique liant le fabricant au consommateur a aussi peu évolué, l'un tentant d'offrir à l'autre un véhicule alliant la commodité et le rêve.

Ceci dit, une rétrospective des dernières années permet de dégager quelques tendances pour l'avenir. Certaines sont plutôt douteuses, mais d'autres laissent prévoir que notre longue histoire d'amour avec l'automobile est loin d'être terminée.

L'une des tendances les plus fascinantes est l'intérêt renouvelé de l'industrie automobile pour les très petites voitures. La nouvelle mini Ford Ka et le modèle Classe A de Mercedes-Benz en sont d'excellents exemples.

Avec un moteur trois cylindres développant 60 chevaux, une boîte de vitesses manuelle et un habitacle à la fois simple et esthétique, la hatchback Ka deux portes démontre qu'une voiture économique ne doit pas nécessairement ressembler à une boîte à chaussures.

La Classe A de Mercedes illustre encore mieux ce message. Elle est plus courte que la minuscule Ka, mais peut accueillir quatre passagers. Mercedes assure que sa Classe A offrira une protection contre les collisions comparable à celle de sa berline de Classe E.

Mais ne vous attendez pas à voir l'une ou l'autre de ces voitures sous peu dans la salle de montre d'un concessionnaire de votre région. Elles seront vendues partout sauf en Amérique du Nord.

**Trois cylindres
60 chevaux et
une boîte manuelle...**

Porsche déplace sa production

BONN (AFP) — Porsche a décidé de transférer une partie de la production de son modèle Boxster en Finlande et envisage d'autres délocalisations en Europe ou aux États-Unis à cause des pratiques salariales « irréalistes » en Allemagne, a indiqué dimanche son patron Wendelin Wiedeking.

Dans l'édition dominicale du quotidien *Die Welt*, le président du directeur du prestigieux constructeur automobile dit en outre que les salariés en contrat à durée déterminée dans l'usine-mère de Stuttgart-Zuffenhausen (Sud-Ouest), soit 15% du personnel, ne pourront être conservés ici à terme.

LA BOXSTER

Il confirme des informations récentes sur une délocalisation de la production de la Boxster, son nouveau modèle, dans les ateliers du constructeur automobile Valmet Automotive en Finlande pour faire face à une demande largement plus forte que prévu.

Il explique que l'usine-mère de Zuffenhausen est arrivée au maximum de ses capacités et que la possibilité d'une implantation ailleurs en Allemagne avait été examinée.

ÉLECTION



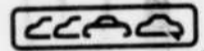
Monsieur Félix Lambert

M^r Jacques Béchard, président-directeur général de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ), est heureux d'annoncer l'élection de M. Félix Lambert au poste de **président du conseil d'administration** de la CCAQ pour l'année 1997-1998.

M. Lambert est président des Autos Économiques Casavant, concessionnaire Honda à Saint-Hyacinthe.

Le conseil d'administration de la CCAQ est composé de dix concessionnaires provenant de chacune des corporations régionales membres de la CCAQ, ainsi que de quatre concessionnaires siégeant au comité de gestion, soit: le président, M. Félix Lambert; le vice-président, M. Gérald Drolet d'Automobiles Plymouth Chrysler de Laval; le secrétaire-trésorier, M. Michel Dagenais de Lallier Automobiles à Repentigny; et le président sortant, M. Jean-Pierre Voyer d'Automobiles Beupré à Sainte-Foy.

La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec regroupe près de 850 concessionnaires titulaires, d'une franchise d'un constructeur. Elle a pour mission de faire valoir les droits de ses membres et d'assurer des services de qualité aux consommateurs. Les concessionnaires membres de la Corporation emploient collectivement près de 30 000 personnes au Québec.



La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec

ASSUREZ-VOUS DU PRIX LE PLUS BAS

SUR LA PLUS POPULAIRE! CARAVAN 1997

V6
Climatiseur
7 passagers
Radiocassette AM-FM
* Unité 97-049 démonstrateur

19 995\$ Tout inclus Plus taxes

ON INNOVE, VENEZ NOUS VISITER! <http://www.jdchrysler.qc.ca>

Dodge CHRYSLER Jeep

5740, boul. Sainte-Anne, Boischatel 822-2424 ou ligne directe 694-3104

Le 30 septembre de la Chrysler

Tout simplement

MEILLEUR ACHAT POUR UNE 2^e ANNÉE DE SUITE CARGUIDE 97

Accent 97
139⁹⁵\$*
mois



179⁹⁵\$*
mois
Élantra

199⁹⁵\$*
mois
Élantra familiale

PRIX DU MEILLEUR NOUVEAU COUPÉ SPORT
AJAC, ASSOCIATION DES JOURNALISTES AUTOMOBILE DU CANADA 1997

16 995\$**
Tiburon



L'une des meilleures garanties de l'industrie:

- 5 ans/100 000 km (éléments importants)
- Assistance routière 24 heures (3 ans/60 000 km standard) incluant: livraison d'essence, changement de roue en cas de crevaison, déverrouillage, remorquage.

STE-FOY
HYUNDAI
2650, Dalton, parc Calbert,
Sainte-Foy
654-9292

AUTOMOBILES
LEVIKO
144, rte Kennedy,
Lévis
833-7140

M. LESSARD
659, boul. St-Joseph,
Québec
623-5471

HYUNDAI
LUXOTO
484, côte joyeuse,
Saint-Raymond
990-0283

CENTRE
HYUNDAI
1605, boul. Henri-Bourassa,
Québec
522-3738

Offre Accent à 139 955\$ par mois, Élantra GL à 179 955\$ par mois, Élantra GL Coupé à 199 955\$ par mois.

Basé sur un plan sans option de la Banque Nationale à 7,5% d'intérêt pour 60 mois avec un montant de 1241,385 pour l'achat à l'achat résiduel de 3 789\$, un montant de 132 895 pour l'achat à l'achat résiduel de 3 355\$, et de 189 111 pour l'achat à l'achat résiduel de 3 197,95\$. Taxes, transport et préparation en sus. Photo à titre indicatif. Prix en temps réel.

Tiburon 1997, 1996, 14 995\$, taxes, transport et préparation en sus, photo à titre indicatif. Prix en temps réel.

HYUNDAI
Une ère nouvelle